Porsche
911 GT3 RS

Cartella stampa

**Sommario**

[Gli highlight 4](#_Toc114665966)

[Molte caratteristiche degli sport motoristici 4](#_Toc114665967)

[Coerentemente progettata in funzione della massima performance: la Porsche 911 GT3 RS 6](#_Toc114665968)

[L'aerodinamica 11](#_Toc114665969)

[Molta deportanza grazie agli elementi ad alettone variabili 11](#_Toc114665970)

[Il debutto nella 911 GT3 RS: Porsche Active Aerodynamics (PAA) 11](#_Toc114665971)

[Funzioni utili in pista: DRS e Airbrake 12](#_Toc114665972)

[La struttura leggera 15](#_Toc114665973)

[Materiale high-tech leggero per tempi sul giro rapidi 15](#_Toc114665974)

[Il telaio 17](#_Toc114665975)

[Massima stabilità di marcia, precisione di sterzata e risposta 17](#_Toc114665976)

[Efficiente convogliamento dell'aria ai freni a seconda della posizione aerodinamica 18](#_Toc114665977)

[La trazione 20](#_Toc114665978)

[Con valvole a farfalla singole e organi della distribuzione rigidi 20](#_Toc114665979)

[Gli interni e l'allestimento 21](#_Toc114665980)

[Autentica sensazione da corsa nel cockpit 21](#_Toc114665981)

[Track Display con assistente di cambiata 22](#_Toc114665982)

[Sedili a guscio nella struttura in carbonio a vista e con perforazione 22](#_Toc114665983)

[I pacchetti di allestimenti 24](#_Toc114665984)

[Ancora più vicino al mondo delle corse 24](#_Toc114665985)

[I precursori 26](#_Toc114665986)

[50 anni di RS e cinque iconici predecessori della 911 GT3 RS 26](#_Toc114665987)

[911 (modello G) SC RS, 1984: si costruirono solo 21 pezzi 26](#_Toc114665988)

[911 (996) GT3 RS, 2003: la prima nel suo genere 26](#_Toc114665989)

[911 (997) GT3 RS, 2006: lezione pura 27](#_Toc114665990)

[911 (997 II) GT3 RS, 2009: nient'altro che la verità 28](#_Toc114665991)

[911 (997 II) GT3 RS 4.0, 2011: massima disciplina 28](#_Toc114665992)

[911 (991) GT3 RS, 2015: al di là dei limiti 29](#_Toc114665993)

[L'orologio 30](#_Toc114665994)

[Massima precisione anche al polso 30](#_Toc114665995)

[Tre scale a scelta sulla lunetta 31](#_Toc114665996)

[Con funzione Flyback e certificato del cronometro 31](#_Toc114665997)

**Consumi ed emissioni**

911 GT3 RS

NEDC: consumo di carburante combinato: 12,7 l/100 km; emissioni di CO2 combinate: 289 g/km

WLTP: consumo di carburante combinato: 13,4 l/100 km; emissioni di CO2 combinate: 305 g/km

Tutti i dati si riferiscono al modello europeo.

I valori inerenti al consumo e alle emissioni sono stati rilevati secondo i metodi di misurazione prescritti dalla legge. Tutti i nuovi veicoli offerti da Porsche sono omologati secondo il WLTP, per questo motivo i valori NEDC forniti derivano dai valori WLTP. Ulteriori informazioni ufficiali sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO2 specifiche per nuove vetture sono disponibili nella "Guida ai consumi di carburante, alle emissioni di CO2 e al consumo di corrente di nuove vetture", disponibile gratuitamente presso tutti i punti vendita e presso DAT.

Gli highlight

Molte caratteristiche degli sport motoristici

* Aerodinamica attiva e sistema DRS (Drag Reduction System).

La nuova 911 GT3 RS dispone di una deportanza complessiva massima di 860 chilogrammi a 285 km/h. Base per l'enorme aumento della deportanza è il Porsche Active Aerodynamics (PAA). Il sistema include elementi ad alettone regolabili in continuo sul lato anteriore e sull'alettone posteriore in due sezioni. Un sistema DRS (Drag Reduction System) viene installato per la prima volta in una Porsche di serie. A favore di una ridotta resistenza aerodinamica e di una velocità più elevata su tratti rettilinei, il sistema DRS consente di posizionare gli alettoni in piano entro un'area definita premendo un pulsante.

* Struttura leggera intelligente.

Grazie a una vasta gamma di accorgimenti volti a rendere più leggera la struttura, la 911 GT3 RS nella versione più leggera pesa solo 1.450 chilogrammi (peso a vuoto secondo DIN). Ad esempio, sono realizzati in materiale plastico rinforzato in fibra di carbonio (CFRP) le porte, i parafanghi anteriori, il tetto e il paraurti anteriore e quello posteriore. Il CFRP viene utilizzato anche negli interni.

* Telaio ottimizzato per l'impiego in pista.

A causa della carreggiata più ampia, i bracci dell'asse anteriore con sospensione a doppi bracci trasversali sono più lunghi rispetto a quelli della 911 GT3. Per mantenere l'equilibrio della deportanza tra asse anteriore e posteriore anche in frenata ad alta velocità, gli ingegneri del telaio hanno ridotto notevolmente il beccheggio della nuova 911 GT3 RS (Antidive). Anche l'asse posteriore multilink è stato adattato con indici di rigidità modificati. Anche i sistemi di assistenza alla guida e l'asse posteriore sterzante sono dotati di una configurazione ancora più dinamica. Nella modalità di guida Track, le impostazioni di base possono essere regolate individualmente. In questo modo è possibile, tra l'altro, regolare separatamente e a più livelli le fasi di compressione e distensione degli ammortizzatori sull'asse anteriore e posteriore. Anche il differenziale posteriore autobloccante e il controllo della trazione possono essere regolati mediante una manopola sul volante.

* Motore Boxer a 6 cilindri da 4 litri con impianto di aspirazione a farfalla singola.

Il motore aspirato da 4 litri ad alte prestazioni è stato ulteriormente ottimizzato rispetto alla 911 GT3. L'aumento della potenza a 386 kW (525 CV) viene ottenuto principalmente tramite nuovi alberi a camme con profili delle camme modificati. Anche l'impianto di aspirazione a farfalla singola e gli organi della distribuzione rigidi derivano dagli sport motoristici. Il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a sette rapporti è dotato di un rapporto di trasmissione ridotto rispetto alla 911 GT3. La 911 GT3 RS accelera da 0 a 100 km/h in 3,2 secondi e con la settima marcia raggiunge una velocità massima di 296 km/h.

* Logica dei comandi presa dagli sport motoristici.

Sul volante sono presenti quattro manopole singole e un pulsante per il sistema DRS (Drag Reduction System). Durante il processo di regolazione, le manopole sono rappresentate graficamente in modo ben visibile nella strumentazione. La 911 GT3 RS è inoltre dotata del Track Display, già noto dalla 911 GT3. Premendo un pulsante, il conducente può ridurre le informazioni essenziali sugli indicatori digitali sui due display laterali da sette pollici.

* 50 anni di RS e cinque modelli precedenti iconici della 911 GT3 RS.

Nel 1972, entrava in scena il primo modello della 911 RS: la leggendaria 911 Carrera RS 2.7 viene annoverata, da tempo, tra le icone della storia dell'automobile. A suo tempo era la vettura di serie tedesca più veloce ed è il primo modello di serie con spoiler anteriore e posteriore. Quest'ultimo le ha dato il soprannome di "coda d'anatra". Dal 2003, la 911 GT3 RS completa la gamma 911 collocandosi in alto. Quest'atleta di punta con il DNA caratteristico degli sport motoristici mette in mostra tutto il suo potenziale in pista, ma eccelle ugualmente nella vita di tutti i giorni. Anche i cinque modelli precedenti della nuova 911 GT3 RS sono da tempo modelli di culto.

* Orologio esclusivo di Porsche Design.

Ispirandosi alla mentalità di piloti di successo e in esclusiva per gli acquirenti della nuova Porsche 911 GT3 RS, Porsche Design ha lanciato il nuovo cronografo 911 GT3 RS. Con le sue svariate caratteristiche di design sportive e i dettagli tecnici, si abbina alla perfezione all'auto sportiva. Ad esempio, i pulsanti del cronografo con le incisioni laser "Start/Stop" e "Next Lap" mettono in risalto la sua origine dagli sport motoristici. Vettura sportiva ad alte prestazioni con aerodinamica intelligente

Coerentemente progettata in funzione della massima performance: la Porsche 911 GT3 RS

La nuova Porsche 911 GT3 RS non nasconde il suo concetto: è progettata senza compromessi per ottenere la massima performance. La potente sportiva ad alte prestazioni da 386 kW (525 CV) in versione stradale si serve coerentemente di tecnologie e principi derivanti dagli sport motoristici. Oltre al motore aspirato ad alte prestazioni con DNA da corsa e struttura leggera intelligente, è soprattutto il concetto di aerodinamica e di raffreddamento a dimostrare il legame con la "sorella" sportiva 911 GT3 R.

**Concetto di radiatore centrale degli sport motoristici come base per un'aerodinamica attiva**

Alla base del significativo aumento delle prestazioni c'è il concetto di radiatore centrale, utilizzato per la prima volta nella 911 RSR, vincitrice nella sua categoria a Le Mans, e successivamente anche nella 911 GT3 R. Al posto del precedente layout con tre radiatori, la nuova 911 GT3 RS si basa su un grande radiatore centrale disposto in obliquo nella parte anteriore della vettura. Esso è posizionato nel punto in cui, negli altri modelli 911, si trova il bagagliaio. In questo modo è stato possibile utilizzare lo spazio di montaggio laterale liberatosi per integrare elementi aerodinamici attivi. Gli elementi ad alettone regolabili in continuo sul lato anteriore e sull'alettone posteriore in due sezioni, in combinazione con una serie di altre misure aerodinamiche, garantiscono una deportanza complessiva di 409 chilogrammi a 200 km/h. In questo modo, la nuova 911 GT3 RS genera una pressione di contatto doppia rispetto al modello precedente (tipo 991 II), e tripla rispetto all'attuale 911 GT3. A 285 km/h, la deportanza complessiva è di 860 chilogrammi.

Un sistema DRS (Drag Reduction System) viene installato per la prima volta in una Porsche di serie. A favore di una ridotta resistenza aerodinamica e di una velocità più elevata su tratti rettilinei, grazie al sistema DRS è possibile posizionare gli alettoni in piano entro un'area di lavoro definita premendo un pulsante. In caso di arresto completo a velocità elevate, si attiva la funzione Airbrake: gli elementi ad alettone anteriori e posteriori vengono impiegati al massimo, creando un effetto di decelerazione aerodinamica che supporta notevolmente il sistema frenante.

L'abbondanza di elementi aerodinamici funzionali caratterizza il design della carrozzeria della nuova 911 GT3 RS. Caratteristica evidente della vettura sportiva GT è l'alettone posteriore con attacco "a collo di cigno", notevolmente cresciuto in tutte le dimensioni. È costituito da un alettone principale fisso e da un elemento ad alettone superiore regolabile idraulicamente. Per la prima volta su una vettura di serie Porsche, il bordo superiore dell'alettone posteriore è più alto del tetto. Inoltre, il frontale della 911 GT3 RS dispone di una cosiddetta protezione antipietrisco frontale, che divide l'aria in entrata e in uscita. I sideblade indirizzano l'aria verso l'esterno. Le prese d'aria sui passaruota anteriori avvengono tramite aperture nei parafanghi (lamelle). Le rientranze dietro le ruote anteriori, nello stile dell'iconica 911 GT1 ´98, vincitrice assoluta di Le Mans, riducono la pressione dinamica nel passaruota. I sideblade dietro la rientranza garantiscono che l'aria venga indirizzata verso la fiancata della vettura. L'aria proveniente dal radiatore centrale fluisce attraverso grandi aperture ed elementi di convogliamento dell'aria (griglie) sul cofano anteriore. Le lamelle sul tetto indirizzano l'aria verso l'esterno, garantendo così temperature di aspirazione più fredde nella parte posteriore. La nuova 911 GT3 RS utilizza le aperture nella parte laterale posteriore per migliorare l'aerodinamica e raffreddare i freni. Il passaruota posteriore è inoltre dotato di una rientranza e di un sideblade per ottimizzare lo sterzo dell'aria. Il diffusore sulla parte posteriore proviene dalla 911 GT3 ed è stato leggermente adattato.

**Telaio su circuito adattabile dal cockpit**

Il lavoro sui dettagli aerodinamici non si ferma nemmeno davanti al telaio. Poiché il passaruota della nuova 911 GT3 RS viene attraversato in modo potente, i componenti dell'asse anteriore con sospensione a doppi bracci trasversali sono realizzati come profili a goccia. Questi bracci aerodinamici aumentano la deportanza sull'asse anteriore di circa 40 chilogrammi alla velocità massima e vengono utilizzati solo negli sport motoristici di alta classe. Inoltre, per via della carreggiata più ampia, (più 29 millimetri rispetto alla 911 GT3), i doppi bracci trasversali anteriori sono più lunghi.

Per mantenere l'equilibrio della deportanza tra asse anteriore e posteriore anche in frenata a velocità elevate, gli ingegneri del telaio hanno ridotto notevolmente il beccheggio della nuova 911 GT3 RS (Antidive). Di conseguenza, sull'asse anteriore della 911 GT3 RS, lo snodo a sfera anteriore del braccio longitudinale inferiore è stato spostato verso il basso. Anche l'asse posteriore multilink è stato adattato con indici di rigidità modificati. Qui, anche i sistemi di assistenza alla guida e l'asse posteriore sterzante sono dotati di una configurazione ancora più dinamica.

La 911 GT3 RS offre tre modalità di marcia: Normal, Sport e Track. Nella modalità Track, le impostazioni di base possono essere regolate individualmente. In questo modo è possibile, tra l'altro, regolare separatamente e a più livelli le fasi di compressione e distensione degli ammortizzatori sull'asse anteriore e posteriore. Anche il differenziale posteriore autobloccante può essere regolato mediante una manopola sul volante. Questo avviene in modo rapido e intuitivo grazie alla logica dei comandi e di visualizzazione, anch'essa ripresa dagli sport motoristici: Sul volante sono presenti quattro manopole singole e un pulsante per il sistema DRS (Drag Reduction System). Durante il processo di regolazione, le manopole sono rappresentate graficamente in modo ben visibile nella strumentazione. La 911 GT3 RS è inoltre dotata del Track Display, già noto dalla 911 GT3. Premendo un pulsante, il conducente può così ridurre le informazioni essenziali sugli indicatori digitali sui due display laterali da sette pollici. Anche l'indicatore di cambio marcia a sinistra e a destra del contagiri analogico è stato ripreso dalla GT3.

**Motore Boxer a 6 cilindri da 4 litri con elevato numero di giri**

Il motore aspirato da 4 litri ad alte prestazioni è stato ulteriormente ottimizzato rispetto alla 911 GT3. L'aumento della potenza a 386 kW (525 CV) viene ottenuto principalmente tramite nuovi alberi a camme con profili delle camme modificati. Anche l'impianto di aspirazione a farfalla singola ottimizzato e gli organi della distribuzione rigidi derivano dagli sport motoristici. Il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) a sette rapporti è dotato di un rapporto di trasmissione ridotto rispetto alla 911 GT3. Le prese d'aria per il raffreddamento sul sottoscocca garantiscono che la trasmissione sopporti anche i carichi estremi in caso di impiego frequente in pista. La 911 GT3 RS accelera da 0 a 100 km/h in 3,2 secondi e con la settima marcia raggiunge una velocità massima di 296 km/h.

L'asse anteriore dispone di freni a pinze fisse monoblocco in alluminio con sei pistoni ciascuno e di dischi dei freni con un diametro di 408 millimetri. Rispetto alla 911 GT3, il diametro del pistoncino è stato aumentato da 30 a 32 millimetri. Inoltre, lo spessore dei dischi è stato rinforzato da 34 a 36 millimetri. Sull'asse posteriore sono ancora presenti dischi dei freni da 380 millimetri e freni con pinze fisse a quattro pistoncini. Il freno Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), disponibile come optional, dispone di dischi da 410 millimetri sull'asse anteriore e da 390 millimetri sull'asse posteriore. La nuova 911 GT3 RS dispone di cerchi in metallo leggero fucinato con chiusura centrale di serie. Gli pneumatici sportivi da strada delle dimensioni 275/35 R 20 anteriori e 335/30 R 21 posteriori garantiscono un elevato grado di aderenza meccanica.

**La struttura leggera come principio**

La struttura leggera intelligente è un principio fondamentale di tutti i modelli RS, almeno dalla presentazione della leggendaria 911 Carrera RS 2.7. Grazie a una vasta gamma di misure di struttura leggera, come l'ampio utilizzo del CFRP, nonostante molti componenti di grandi dimensioni, la 911 GT3 RS nella versione più leggera pesa solo 1.450 chilogrammi (peso a vuoto secondo DIN). Ad esempio, sono realizzati in CFRP le porte, i parafanghi anteriori, il tetto e il paraurti anteriore e quello posteriore. Il CFRP viene utilizzato anche negli interni, ad esempio nei sedili a guscio di serie.

**Disponibile con pacchetto Clubsport e Weissach**

All'interno, la nuova vettura sportiva GT si presenta nel tipico stile RS: il design purista e sportivo è caratterizzato da pelle nera, Race-Tex e carbonio a vista. La 911 GT3 RS è disponibile con pacchetto Clubsport senza sovrapprezzo. Questo comprende, tra l'altro, un roll bar in acciaio, un estintore manuale e una cintura di sicurezza a sei punti sul lato conducente.

Il pacchetto Weissach, disponibile con un sovrapprezzo, è notevolmente più ampio. Il paraurti anteriore, il tetto, le parti dell'alettone posteriore e la calotta superiore degli specchietti retrovisori esterni sono realizzati quindi in carbonio a vista. Gli stabilizzatori anteriori e posteriori, le aste di collegamento posteriori e il campo di spinta sull'asse posteriore sono realizzati in CFRP e contribuiscono a migliorare ulteriormente la dinamica di guida. Il roll bar, realizzato per la prima volta in CFRP, consente di risparmiare circa sei chilogrammi di peso rispetto alla variante in acciaio.

Un'altra caratteristica particolare del pacchetto Weissach sono i paddle del cambio a doppia frizione Porsche con tecnologia magnetica degli sport motoristici. I cambi di marcia diventano quindi ancora più sportivi grazie a un punto di pressione più preciso e a un rumore chiaramente percepibile. Con il pacchetto Weissach sono inoltre disponibili cerchi in magnesio fucinato, che offrono un risparmio di peso di otto chilogrammi.

**Esclusivo cronografo Porsche Design**

Ispirandosi alla mentalità di piloti di successo, Porsche Design ha lanciato il nuovo cronografo 911 GT3 RS. È riservato agli acquirenti della nuova Porsche 911 GT3 RS.

Con le sue molteplici caratteristiche di design sportive e i dettagli tecnici, il cronografo si abbina alla perfezione all'auto sportiva. Ad esempio, i pulsanti del cronografo con le incisioni laser "Start/Stop" e "Next Lap" mettono in risalto la sua origine dal mondo delle corse. La cassa dell'orologio in titanio è disponibile in nero o naturale.

Il quadrante in carbonio a vista offre un contrasto sportivo con le lancette per le ore e i minuti bianche in sostanza luminescente in ceramica Super-LumiNova®. Per le lancette, il cliente può scegliere tra le versioni Performance (bianco), Essence (nero) e GT (giallo). Per l'anello intorno al quadrante, il configuratore orologio Porsche Design offre una scelta di nove colori individuali. Il fondo in titanio nel colore della cassa scelto può essere personalizzato con un testo fino a dodici caratteri di lunghezza. La scala del pulsometro sulla lunetta in titanio o titanio con rivestimento in carburo di titanio nero mostra il battito cardiaco. Se lo si desidera, la lunetta è disponibile anche con indicatore di tachimetro o minuteria.

Il movimento Porsche Design WERK 01.200, certificato COSC, dispone di una funzione Flyback che permette di avviare, arrestare e azzerare in un solo processo. Inoltre, il rotore è stato riprogettato. Il rotore Weissach RS è stato mantenuto nel design dei cerchi fucinati in struttura leggera in magnesio, un componente esclusivo della 911 GT3 RS con pacchetto Weissach. Per i colori è possibile scegliere tra argento brillante, neodimio, nero satinato lucido, argento scuro, blu indaco e pyrored. Il cinturino in vera pelle delle vetture Porsche rispecchia i ricercati elementi degli interni. Su richiesta, il cronografo può essere anche dotato di cinturini in titanio di alta qualità.

L'aerodinamica

Molta deportanza grazie agli elementi ad alettone variabili

La creazione della massima deportanza possibile è stato chiaramente l'obiettivo dello sviluppo aerodinamico della 911 GT3 RS. La deportanza complessiva è di 860 chilogrammi a 285 km/h. In questo modo, il nuovo modello RS genera una pressione di contatto doppia rispetto al modello precedente (tipo 991 II), e tripla rispetto all'attuale 911 GT3. Il conducente trae vantaggio dalla deportanza grazie a una migliore guidabilità e a una maggiore accelerazione trasversale nelle curve veloci.

Il presupposto per questo enorme passo avanti è che, per la prima volta nella storia del modello, la GT3 RS è dotata del sistema Porsche Active Aerodynamics (PAA). Inoltre, viene installato per la prima volta in una Porsche di serie un sistema DRS (Drag Reduction System).

Il debutto nella 911 GT3 RS: Porsche Active Aerodynamics (PAA)

Porsche Active Aerodynamics (PAA) adatta con precisione le caratteristiche aerodinamiche del veicolo alla situazione di guida, alla velocità e al programma di guida selezionato. Alla base del significativo aumento delle prestazioni c'è il concetto di radiatore centrale, utilizzato per la prima volta nella 911 RSR, vincitrice nella sua categoria a Le Mans, e successivamente anche nella 911 GT3 R. Al posto del precedente layout con tre radiatori, la nuova 911 GT3 RS si basa su un grande radiatore centrale disposto in obliquo nella parte anteriore della vettura, dove negli altri modelli 911 si trova il bagagliaio. In questo modo è stato possibile integrare elementi aerodinamici attivi nello spazio di montaggio liberato.

Qui gli elementi aerodinamici attivi in dettaglio:

* Anteriore: Gli elementi ad alettoni regolabili ai lati del frontale sono costituiti da due parti: un flap principale posto in direzione del sottoscocca e un flap superiore più piccolo all'estremità del canale di ventilazione dei freni. Il controllo dei flap avviene tramite motori elettrici.
* Posteriore: Anche l'alettone superiore del doppio alettone posteriore è regolabile. In questo caso, a causa delle elevate forze, il controllo avviene idraulicamente.

PAA è in grado di regolare la posizione degli alettoni in modo rapido, automatico e continuo. In questo modo, durante le manovre ad alta velocità con un'accelerazione trasversale estrema, è possibile ottenere la massima deportanza in pista. La regolazione degli alettoni avviene in modo sincrono. L'elettronica di controllo ricorre a numerosi parametri della vettura. In aree estreme, può anche limitare la deportanza, ad esempio per non superare il carico di carico degli pneumatici.

Per impostazione predefinita, il livello low-downforce è attivato. Per favorire il coefficiente cx minimo (0,39) e la velocità massima (296 km/h), gli alettoni sono piatti. Questo livello è particolarmente adatto per lunghi rettilinei in pista e per l'utilizzo quotidiano.

Il livello high-downforce regola automaticamente la posizione degli alettoni a seconda della situazione di guida. La regolazione dinamica è progettata per massimizzare la deportanza. L'obiettivo è quello di ottenere una posizione dell'alettone il più ripida possibile, in modo che la nuova 911 GT3 RS possa raggiungere la massima performance in pista.

Funzioni utili in pista: DRS e Airbrake

A livello high-downforce, la nuova 911 GT3 RS dispone inoltre di una funzione DRS automatica. Questo sistema di riduzione della resistenza aerodinamica deriva dagli sport motoristici. In questo modo gli alettoni vengono posti il più piatti possibile. Nel livello high-downforce, ad esempio, è possibile raggiungere una velocità maggiore quando si guida in rettilineo a pieno carico.

La funzione DRS automatica viene attivata quando vengono soddisfatti alcuni parametri. Ad esempio, la velocità deve essere superiore a 100 km/h e il pedale dell'acceleratore deve essere premuto per più del 95%. Il conducente può anche attivare autonomamente il DRS tramite un pulsante sul volante, a condizione che il sistema sia abilitato sul lato vettura (per i dettagli, vedere il capitolo sugli interni).

Airbrake è un'altra funzione, particolarmente utile durante le gare. In caso di arresto completo ad alta velocità, gli alettoni sulla parte anteriore e posteriore vengono impiegati al massimo. Ciò crea un effetto di decelerazione aerodinamica che supporta notevolmente il sistema frenante.

**Bracci aerodinamici, lamelle e sideblade: ulteriori misure aerodinamiche**

Il lavoro sui dettagli aerodinamici non si ferma nemmeno davanti al telaio. Poiché il passaruota della nuova 911 GT3 RS viene attraversato in modo potente, i componenti dell'asse anteriore con sospensione a doppi bracci trasversali sono realizzati come profili a goccia. Questi bracci aerodinamici aumentano la deportanza sull'asse anteriore di circa 40 chilogrammi alla velocità massima e vengono utilizzati solo negli sport motoristici di alta classe.

Il concetto globale di aerodinamica comprende molte altre misure, eccone alcune a titolo esemplificativo:

* Il frontale è dotato di una protezione antipietrisco frontale che divide l'aria in entrata e in uscita. I sideblade indirizzano l'aria verso l'esterno. Le prese d'aria sui passaruota anteriori avvengono tramite aperture nei parafanghi (lamelle).
* Le rientranze dietro le ruote anteriori, nello stile dell'iconica 911 GT1, vincitrice assoluta di Le Mans nel '98, riducono la pressione dinamica nel passaruota. I sideblade dietro la rientranza garantiscono che l'aria venga indirizzata verso la fiancata della vettura. Sui sideblade vengono fissati gli indicatori di direzione laterali, ottimizzati dal punto di vista aerodinamico.
* L'aria proveniente dal radiatore centrale fluisce attraverso grandi aperture ed elementi di convogliamento dell'aria (griglie) sul cofano anteriore e viene indirizzata a destra e a sinistra. Le lamelle sul tetto indirizzano, inoltre, l'aria verso l'esterno, garantendo così temperature di aspirazione più fredde nella parte posteriore.
* La nuova 911 GT3 RS utilizza le aperture nella parte laterale posteriore per migliorare l'aerodinamica e raffreddare i freni. Il passaruota posteriore è inoltre dotato di una rientranza e di un sideblade per ottimizzare lo sterzo dell'aria.
* Una caratteristica marcata della vettura sportiva GT è l'alettone posteriore con attacco "a collo di cigno", ben cresciuto in tutte le dimensioni. L'area attraversata dal flusso d'aria sul lato superiore e inferiore è superiore del 40% rispetto al modello precedente (991 II). L'alettone posteriore è costituito da un alettone principale fisso e da un elemento ad alettone superiore regolabile idraulicamente. Per la prima volta su una vettura di serie Porsche, il bordo superiore dell'alettone posteriore è più alto del tetto.
* Il sottoscocca completamente rivestito è stato completamente modificato per la nuova 911 GT3 RS. Ciò riguarda in particolare il numero e la disposizione delle lamelle sul sottoscocca.
* Il diffusore sulla parte posteriore proviene dalla 911 GT3 ed è stato leggermente adattato.

La struttura leggera

Materiale high-tech leggero per tempi sul giro rapidi

La struttura leggera intelligente è un principio fondamentale di tutti i modelli RS, almeno dalla presentazione della leggendaria 911 Carrera RS 2.7. Per le vetture sportive ad alte prestazioni ogni grammo conta. Infine, il tempo sul giro su circuiti chiusi dipende in modo decisivo dalla quantità di massa che deve essere spostata, accelerata e frenata. Grazie a una vasta gamma di misure di struttura leggera, come l'ampio utilizzo di materiale plastico rinforzato con fibra di carbonio (CFRP), nonostante molti componenti di grandi dimensioni, la 911 GT3 RS nella versione più leggera pesa solo 1.450 chilogrammi (peso a vuoto secondo DIN).

Grazie al cofano anteriore a struttura leggera in CFRP, nonostante i complessi elementi di convogliamento dell'aria aggiuntivi è stato possibile risparmiare circa un chilogrammo rispetto al cofano anteriore in alluminio degli attuali modelli 911. La porta a struttura leggera è realizzata per la prima volta in CFRP. In questo caso, il vantaggio in termini di peso è di circa cinque chilogrammi per vettura rispetto alle porte in alluminio dei modelli gemelli. Inoltre, i parafanghi anteriori, lo spoiler posteriore e l'alettone posteriore doppio sono realizzati in CFRP. Il CFRP viene utilizzato anche negli interni, ad esempio nei sedili a guscio di serie.

Il vetro a struttura leggera con vetro sottile nell'intera vettura contribuisce a ridurre il peso. Tra le altre misure da adottare vi sono l'impianto di scarico sportivo a struttura leggera in acciaio inox e i cerchi fucinati in struttura leggera in magnesio con speciali aperture per le razze. Rispetto ai cerchi di base in alluminio, sono più leggeri di circa 8 kg.

Il CFRP ha una lunga tradizione nel campo delle vetture veloci a terra e in aria: a partire dagli anni Cinquanta, le fibre di carbonio intrecciate per ottenere dei teli sono state utilizzate nel settore aerospaziale. Venivano imbevute di resine artificiali e trasformati così in pezzi di formatura stabili ed estremamente leggeri. Questo affascinante materiale ha fatto la sua comparsa nell'industria automobilistica solo negli anni Novanta. In Porsche la fibra di carbonio ha debuttato nel modo giusto: la 911 GT1 della stagione di corse del 1998 è stata la prima Porsche con telaio in fibra di carbonio. I progettisti hanno risparmiato così 50 chilogrammi di peso rispetto al modello precedente, ottenendo subito una doppia vittoria a Le Mans. La prima volta su strada del materiale in fibra di carbonio in Porsche è stata riservata cinque anni dopo a un'auto sportiva eccezionale: la Carrera GT.

Il telaio

Massima stabilità di marcia, precisione di sterzata e risposta

Il telaio della nuova 911 GT3 RS è progettato in modo coerente per l'uso su pista. L'asse anteriore con sospensione a doppi bracci trasversali è stato ampiamente adattato alle elevate esigenze in termini di dinamica di guida. Inoltre, per via della carreggiata più ampia, (più 29 millimetri rispetto alla 911 GT3), i doppi bracci trasversali anteriori sono più lunghi. Per aumentare la deportanza, sono stati realizzati profili a goccia (vedere il capitolo sull'aerodinamica). Inoltre, la struttura dei doppi bracci trasversali è stata ottimizzata.

1. Per mantenere l'equilibrio della deportanza tra asse anteriore e posteriore anche in frenata a velocità elevate, gli ingegneri del telaio hanno ridotto notevolmente il beccheggio della vettura (Antidive). Di conseguenza, sull'asse anteriore della 911 GT3 RS, lo snodo a sfera anteriore del braccio longitudinale inferiore è stato spostato verso il basso. In questo modo il manubrio è più ripido e, in frenata, si crea una coppia di azionamento che contrasta il movimento di compressione. In caso di arresto completo a velocità elevate, la funzione Airbrake supporta notevolmente i freni sulle ruote (per i dettagli, vedere il capitolo sull'aerodinamica).

Gli ingegneri del telaio hanno anche adattato l'asse posteriore multilink alle condizioni di impiego più difficili, modificando gli indici di rigidità. L'altezza dal suolo, la campanatura e la rigidità degli stabilizzatori possono essere regolate in base all'asse. Gli snodi a sfera su tutti i cuscinetti del telaio provengono dagli sport motoristici. Non sono solo più resistenti all'usura, ma legano anche il telaio in modo particolarmente rigido alla carrozzeria. Il risultato è un comportamento di marcia ancora più preciso.

Anche il sistema di ammortizzazione variabile Porsche Active Suspension Management (PASM), il Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), l'asse posteriore sterzante e il Porsche Stability Management (PSM) dispongono di una taratura sportiva. Il controllo di stabilità (ESC) e il controllo della trazione (TC) sono regolabili su più livelli e completamente disattivabili dal volante.

La 911 GT3 RS offre le tre modalità di guida Normal, Sport e Track. Nella modalità Track, le impostazioni di base possono essere regolate individualmente. In questo modo è possibile, tra l'altro, regolare separatamente e a più livelli le fasi di compressione e distensione degli ammortizzatori sull'asse anteriore e posteriore. Anche il differenziale posteriore autobloccante e il controllo della trazione possono essere regolati mediante una manopola sul volante. Questo avviene in modo rapido e intuitivo grazie alla logica dei comandi e di visualizzazione ripresa anche dagli sport motoristici (vedere il capitolo sugli interni).

Efficiente convogliamento dell'aria ai freni a seconda della posizione aerodinamica

La nuova 911 GT3 RS dispone di cerchi in metallo leggero fucinato con chiusura centrale di serie. Gli pneumatici sportivi da strada delle dimensioni 275/35 R 20 anteriori e 335/30 R 21 posteriori garantiscono un elevato grado di aderenza meccanica.

Il sistema di controllo della pressione degli pneumatici (RDK) è dotato di una particolarità specifica per le vetture sportive: la modalità circuito tiene conto del fatto che, all'inizio di un giro di pista, gli pneumatici sono freddi e hanno una pressione dell'aria inferiore.

Il passaggio alla configurazione di raffreddamento ha consentito di migliorare notevolmente il flusso d'aria dei freni. Le quattro prese d'aria laterali nel frontale sono utilizzate esclusivamente per il raffreddamento dell'impianto frenante anteriore. Il condotto dell'aria utilizzato per raffreddare il disco del freno e l'anello di frizione dipende dal fatto che la 911 GT3 RS sia in modalità low-downforce o high-downforce. Sull'asse posteriore, l'impianto frenante viene raffreddato tramite due prese d'aria nel sottoscocca.

L'asse anteriore dispone di freni a pinze fisse monoblocco in alluminio con sei pistoni ciascuno e di dischi dei freni con un diametro di 408 millimetri. Rispetto alla 911 GT3, il diametro del pistoncino è stato aumentato da 30 a 32 millimetri. Inoltre, lo spessore dei dischi è stato rinforzato da 34 a 36 millimetri. Sull'asse posteriore sono ancora presenti dischi dei freni da 380 millimetri e freni con pinze fisse a quattro pistoncini.

Il freno Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), disponibile come optional, dispone di dischi da 410 millimetri sull'asse anteriore e da 390 millimetri sull'asse posteriore.

Su richiesta è disponibile un sistema di sollevamento che consente di aumentare l'altezza da terra. A velocità fino a circa 50 km/h, la GT3 RS può essere sollevata di circa 30 millimetri sull'asse anteriore. Una particolarità è la funzione di sollevamento automatico "Smart Lift". La posizione attuale della vettura, ad esempio prima di un ingresso un po' più ripido nel garage di casa, può essere salvata come punto di posizione e utilizzata in modo intelligente per la funzione di sollevamento: In futuro l'asse anteriore viene sollevato automaticamente a questo punto.

La trazione

Con valvole a farfalla singole e organi della distribuzione rigidi

Con 131 CV/litro, la potenza per litro del motore aspirato boxer da 4,0 litri della nuova 911 GT3 RS rappresenta un probabile record. La sua potenza nominale di 386 kW (525 CV) raggiunge il gruppo lubrificato a secco a 8.500 giri/min. Il regime più elevato è di 9.000 giri/min. La coppia massima di 465 Nm si applica a 6.300 giri/min.

Due nuovi alberi a camme e le tecnologie adottate nelle gare rendono il motore a iniezione diretta molto potente e stabile. Questo include l'impianto di aspirazione a farfalla singola ugualmente ottimizzato, che garantisce una risposta spontanea e ben dosata. Le valvole del motore vengono attivate da bilancieri. La regolazione degli alberi a camme viene sempre adattata con precisione mediante VarioCam al relativo regime e carico.

La nuova 911 GT3 RS è conforme alla normativa sui gas di scarico Euro 6d-ISC-FCM (EU6 AP). Una regolazione stereo-lambda controlla la composizione dei gas di scarico e monitora la trasformazione delle sostanze nocive in entrambi i catalizzatori. Due filtri antiparticolato Otto (OPF) riducono le emissioni di particolato. Il leggero impianto di scarico sportivo in acciaio inox proviene dalla GT3 e la sua struttura interna è stata ampiamente modificata. Inoltre, rispetto all'impianto in titanio del precedente modello GT3 RS, è più leggero di circa 10 chilogrammi. Garantisce un'esperienza sonora altamente emotiva.

La nuova 911 GT3 RS riceve l'aria di processo esclusivamente attraverso le prese d'aria situate sotto l'alettone posteriore doppio. Per garantire che il motore riceva la massima quantità di aria possibile, sono posizionate molto indietro.

Come è tipico della RS, viene utilizzato il cambio PDK a sette marce. Rispetto al cambio della 911 GT3, il rapporto di trasmissione è stato ridotto. Ciò garantisce un'accelerazione ancora migliore. Anche la stabilità è progettata per l'uso su circuito: tramite le prese d'aria nel sottoscocca della vettura, il PDK viene alimentato con aria fredda.

Gli interni e l'allestimento

Autentica sensazione da corsa nel cockpit

La nuova logica dei comandi della 911 GT3 RS deriva direttamente dagli sport motoristici. Oltre ai paddle del cambio PDK, sul volante sono disponibili quattro singoli selettori della modalità e un tasto per il sistema DRS (Drag Reduction System). Il guidatore può quindi adattare l'assetto della sua 911 GT3 RS in modo molto personalizzato alla situazione e alle preferenze della gara.

Allo stesso tempo, la logica dei comandi è volutamente semplice e intuitiva, in modo da non distrarre durante la gara. Se si desidera selezionare un'altra impostazione per le modalità di guida, il telaio, il blocco trasversale o i programmi di stabilità della trazione, è sufficiente premere il relativo interruttore di modalità nella modalità di guida Track. Il menu corrispondente viene già visualizzato nella strumentazione. Le impostazioni effettive nel menu vengono effettuate anche con il relativo selettore delle modalità.

Di seguito sono riassunti i quattro selettore delle modalità e le relative possibilità di regolazione:

* Porsche Active Suspension Management (PASM): Il selettore della modalità PASM consente di regolare separatamente, in più fasi, l'estensione e la compressione degli ammortizzatori sull'asse anteriore e posteriore. L'intervallo di regolazione va da - 4 a + 4.
* Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus): Il differenziale autobloccante elettronico regolato sull'asse posteriore può essere azionato esclusivamente tramite il selettore delle modalità. In questo modo è possibile impostare individualmente i valori di blocco della spinta e della tensione in un intervallo di regolazione compreso tra - 4 e + 4.
* Modalità di guida: con l'aiuto di questo selettore di modalità è possibile passare dalla modalità normale alla modalità Sport e Track. Le singole modalità di guida possono essere ancora preconfigurate e memorizzate di conseguenza.
* Electronic Stability Control (ESC) e Traction Control (TC): Con questo selettore delle modalità è possibile modificare le impostazioni di entrambi i sistemi di regolazione. A seconda dell'impostazione ESC selezionata, l'intervallo di regolazione del controllo della trazione varia.

Il sistema DRS (Drag Reduction System), che consente di ridurre la resistenza aerodinamica a favore di una maggiore velocità, può essere azionato anche manualmente tramite il pulsante DRS. La premessa per questo è che siano soddisfatti i parametri specifici della vettura. L'attivazione avviene azionando una volta il pulsante DRS. Se si preme nuovamente il pulsante o il conducente aziona il freno, il sistema DRS si disattiva.

Track Display con assistente di cambiata

La nuova 911 GT3 RS è dotata del Track Display, già noto dalla GT3. Il contagiri analogico al centro è affiancato da due display ad alta risoluzione da sette pollici. Premendo un pulsante, il conducente può ridurre le informazioni essenziali a sinistra e a destra. Vengono quindi visualizzati la pressione degli pneumatici e dell'olio, la temperatura dell'olio e dell'acqua e il livello del serbatoio del carburante.

Sul circuito, l'assistente di cambio marcia informa sul momento ottimale per salire di marcia. Più il motore sale di giri, più le due barre gialle accanto al contagiri diventano piene. Una volta raggiunto il numero di giri ottimale, si illuminano di blu.

Il volante sportivo della nuova 911 GT3 RS ha un diametro di 360 mm ed è rivestito in Race-Tex nero antiscivolo. Una marcatura gialla alle ore 12 indica visivamente al guidatore la forza con cui sta premendo il volante.

I paddle del cambio PDK in Dark Silver offrono un punto di pressione chiaramente definito, consentendo così cambi di marcia precisi. In combinazione con il pacchetto Weissach sono realizzati in magnesio e possiedono un elemento magnetico tattile (vedere il capitolo successivo). E se lo desidera, il conducente può anche utilizzare la leva del cambio del PDK, dal design ergonomico, per cambiare le marce.

Sedili a guscio nella struttura in carbonio a vista e con perforazione

La nuova 911 GT3 RS è dotata di serie di sedili a guscio in CFRP in carbonio a vista. Questi offrono un elevato livello di tenuta laterale e sono ideali per l'impiego su circuiti. I sedili sono rivestiti in pelle nera con cuciture decorative argentate a contrasto. La fascia centrale del sedile in Race-Tex è anch'essa in colore a contrasto e cattura l'attenzione con una speciale perforazione a sfondo nero. Allo stesso tempo, questo motivo traforato consente una migliore ventilazione.

Nei poggiatesta è ricamata una scritta in colore a contrasto "GT3 RS". In alternativa, è possibile ordinare senza sovrapprezzo i sedili sportivi adattivi Plus (18 posizioni, regolazione elettrica).

Gli inserti in carbonio a vista (satinato lucido), gli apriporta a occhiello e una rete portaoggetti nei pannelli porta sottolineano la struttura leggera e creano l'atmosfera degli sport motoristici e la pannellatura a struttura leggera. I listelli sottoporta in carbonio a vista (satinato lucido) hanno la scritta "GT3 RS"

Di serie è presente il pacchetto Chrono. Questo offre inoltre un cronometro analogico sul quadro di comando, una funzione di cronometro digitale nella strumentazione e un ulteriore indicatore di performance nel PCM. Con l'app Porsche Track Precision di serie è possibile analizzare e confrontare i tempi sul giro sullo smartphone. Il pacchetto Chrono comprende anche la predisposizione per il collegamento di un Laptrigger, disponibile come optional tramite Porsche Tequipment. Questo consente un cronometraggio ancora più preciso rispetto al segnale GPS.

I pacchetti di allestimenti

Ancora più vicino al mondo delle corse

I pacchetti Clubsport e Weissach: con queste due combinazioni di allestimenti, la 911 GT3 RS può essere preparata per l'impiego negli eventi sportivi. Il pacchetto Clubsport non prevede costi aggiuntivi e comprende un roll-bar posteriore imbullonato, una cintura di sicurezza a sei punti per il conducente, una predisposizione per l'interruttore principale della batteria e un estintore manuale da due chilogrammi di agente estinguente. Le cinture del tronco possono essere utilizzate con e senza il sistema di sicurezza HANS® (Head and Neck Support). Il roll-bar è in acciaio e verniciato di serie in nero. Su richiesta è disponibile anche una versione in rosso indiano. Un interruttore principale della batteria può essere acquistato tramite il reparto corse Porsche. Il pacchetto Clubsport è disponibile in combinazione con i sedili a guscio di serie.

Il pacchetto Weissach accentua il look e le prestazioni. Con elementi in struttura leggera, gli sviluppatori hanno ridotto ulteriormente il peso. Il paraurti anteriore, il tetto della vettura e le calotte superiori degli specchi retrovisori esterni sono realizzati in carbonio a vista. Anche l'alettone posteriore doppio con la grande logo Porsche è in parte realizzato in questo materiale high-tech. I componenti dell'asse posteriore come gli stabilizzatori, l'asta di collegamento e il campo di spinta sono in carbonio. Le masse non sospese ridotte migliorano ulteriormente il comportamento di marcia. In combinazione con il pacchetto Weissach, sono inoltre disponibili speciali cerchi fucinati in struttura leggera in magnesio. Rispetto alle ruote in alluminio di serie, sono più leggere di oltre il 20%.

Anche negli interni viene impiegato il carbonio a vista (satinato lucido), sulla mascherina del volante e sulle maniglie tiraporta. La parte superiore del quadro di comando rivestita in Race-Tex non è solo elegante da guardare, ma anche a basso riflesso come le varianti floccate di auto da corsa di razza pura. Un altro punto forte sono i paddle del cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK) in magnesio. Grazie agli elementi magnetici tattili derivati dalla 911 GT3 Cup, hanno un percorso tra forza e corsa della sospensione ancora più attraente. Consentono una maggiore forza di azionamento e forniscono una precisa risposta acustica del punto di cambiata. I simboli delle marce alte e delle marce basse sono evidenziati in giallo sui paddle.

Il logo del pacchetto Weissach si trova sulla mascherina del portabevande ed è ricamato nei poggiatesta. Il taglio ridotto del tappetino consente di risparmiare peso. Il pacchetto Weissach è disponibile su richiesta per la prima volta con un roll-bar imbullonato in carbonio a vista, se il cliente sceglie sedili a guscio. La GT3 RS è inoltre dotata di cinture a 6 punti per il guidatore e il passeggero.

I precursori

50 anni di RS e cinque iconici predecessori della 911 GT3 RS

Da 50 anni Porsche conferisce l'abbreviazione RS esclusivamente a quei modelli di serie della 911 che fungono da trait-d'union tra l'auto sportiva omologata per la circolazione su strada e la vettura da corsa GT, grande successo del marchio. Nel 1972, entrava in scena il primo modello della 911 RS: la leggendaria 911 Carrera RS 2.7 viene annoverata, da tempo, tra le icone della storia dell'automobile. A suo tempo era la vettura di serie tedesca più veloce ed è il primo modello di serie con spoiler anteriore e posteriore. Quest'ultimo le ha dato il soprannome di "coda d'anatra".

La 911 GT3 RS è disponibile dal 2003. Quest'atleta di punta con il DNA caratteristico degli sport motoristici mette in mostra tutto il suo potenziale in pista, ma eccelle ugualmente su strade extraurbane con molte curve.

911 (modello G) SC RS, 1984: si costruirono solo 21 pezzi

Prima che una 911 recasse nuovamente la sigla RS sul cofano motore, trascorsero dodici anni: con la 911 SC RS Porsche presentò un modello adibito esclusivamente all'omologazione per il mondo dei rally: di tale vettura sportiva furono prodotti soltanto 21 esemplari. Aveva un peso di soli 960 kg, mentre il motore da 3,0 litri erogava 250 CV. Seguì, nel 1991, la 911 RS 3.6, in grado di sviluppare 260 CV, progettata sulla base della serie 964. Con essa, faceva il suo ingresso per la prima volta tra le vetture di serie la tecnologia adottata per le auto da corsa impegnate nella Carrera Cup. Poco dopo compariva anche una variante da 3,8 litri, capace di erogare 300 CV. A partire dal 1995, Porsche montava tale motore, con la stessa identica potenza, anche sulla versione RS della 911 modello 993, vettura in grado di raggiungere una velocità di 277 km/h.

911 (996) GT3 RS, 2003: la prima nel suo genere

Dopo la 911 GT1 – la versione di serie della vettura vincitrice a Le Mans nel 1998 – e la 911 GT2, nel 1999 Porsche introduce un modello che, da quel momento in poi, avrebbe rivoluzionato il mondo degli sport motoristici: La 911 GT3, basata sulla serie 996, scatena una vera e propria tendenza. I modelli GT paragonabili garantiscono oggi una grande varietà in pista. Nel 2003, con la prima 911 GT3 RS, Porsche segna il passaggio a un nuovo livello. Viene adottato il motore boxer da 3,6 litri ad alto regime di rotazione della 911 GT3, il quale sviluppa ormai una potenza di 381 CV; la vettura è disponibile esclusivamente con roll-bar e in colore bianco. Tutte le scritte sono realizzate in blu o in rosso: un vero e proprio omaggio al celebre modello precedente. Compaiono, inoltre, ulteriori componenti della successiva versione da corsa, quali, ad esempio, una grembialatura anteriore con aperture di ventilazione integrate, una geometria del telaio ottimizzata, con speciali supporti delle ruote e bracci trasversali divisi sia sull'asse anteriore che posteriore, un volano a massa singola e specifici accorgimenti mirati per rendere più leggera la struttura: il lunotto posteriore è realizzato in policarbonato, mentre il cofano anteriore e l'alettone posteriore sono in fibra di carbonio. Con i suoi 1.360 kg a serbatoio pieno, la 911 GT3 RS risulta più leggera di 50 kg rispetto alla versione Clubsport della GT3. Le prestazioni di marcia ottenute sono ugualmente impressionanti: essa raggiunge, nello sprint di accelerazione, i 100 km/h in 4,4 secondi, mentre la velocità massima è di 308 km/h.

911 (997) GT3 RS, 2006: lezione pura

Rispetto al modello GT3 iniziale, la prima variante della RS – basata sulla 997 – si schiera sulla griglia di partenza con la carrozzeria più larga di 44 millimetri della Carrera 4. La carreggiata dell'asse posteriore, corrispondentemente più larga di 34 mm, consente una maggiore accelerazione trasversale, aumenta la stabilità di rollio e permette di ridurre comunque il peso di ben 20 kg, portandolo a soli 1.375 kg. Questo è reso possibile, tra le altre cose, dall'alettone posteriore regolabile in carbonio, così come dal paraurti posteriore e dal lunotto posteriore in materiale sintetico. I bracci trasversali sull'asse posteriore risultano nuovamente divisi, in modo tale che, nell'utilizzo su circuito, il setup del telaio possa essere effettuato con precisione ancora maggiore. Negli interni spartani, i sedili a guscio in struttura leggera, realizzati con materiali compositi in fibra di carbonio e adattati dalla Carrera GT, unitamente al roll-bar di serie, rappresentano degli elementi di eccellenza. Il motore da 3,6 litri, in grado di erogare una potenza di 415 CV, e che consente un regime massimo di 8.400 giri/min, viene ripreso nella RS dalla GT3, senza variazioni. Grazie al cambio manuale a sei rapporti più stretto, con volano a massa singola, la RS diviene ancora più "vorace". Con un rapporto peso/potenza pari a 3,3 kg/CV, la GT3 RS scatta da 0 a 100 km/h in 4,2 secondi, e raggiunge una velocità massima di 310 km/h.

911 (997 II) GT3 RS, 2009: nient'altro che la verità

Con la 911 GT3 RS, presentata nel 2009, la serie delle versioni sportive della 911 prosegue senza compromessi. Essa si basa sulla serie 997, oggetto di restyling, e vanta un boxer a sei cilindri ormai da 3,8 litri. Con 450 CV, anziché 435, il motore aspirato risulta per la prima volta più potente rispetto alla 911 GT3 e, con una potenza specifica di 118 CV/litro, stabilisce un nuovo standard per le vetture di serie. Il regime più elevato è di 8.500 giri/min. Tramite il tasto SPORT, situato nella consolle centrale, la coppia può essere aumentata, nel regime medio, di 35 Nm, in modo tale da raggiungere un valore di 465 Nm. Per favorire la dinamica trasversale, la carreggiata della GT3 RS viene ampliata anche sull'asse anteriore; ulteriori tratti distintivi sono poi rappresentati dal generoso impianto frenante, con pinze fisse in alluminio, e dal telaio PASM, specificamente adattato. Porsche adegua, di conseguenza, il sistema di stabilizzazione della vettura denominato PSM: l'algoritmo di regolazione autonomo, disattivabile in due fasi, viene sviluppato per l'utilizzo su circuito. Componenti in struttura leggera, quali il silenziatore terminale in titanio e il volano a massa singola, più leggero di ulteriori 1,4 kg, riducono il peso a vuoto, rispetto alla più stretta 911 GT3, di 25 kg: il peso si attesta, in tal modo, a 1.370 kg. La batteria agli ioni di litio, opzionale, che nell'utilizzo in pista può sostituire la più pesante batteria al piombo, consente un risparmio di ulteriori 10 kg. Il suo potenziale in pista viene ampiamente dimostrato nel 2010, durante la 24 Ore del Nürburgring: Un modello di serie superava senza alcun problema la maratona dell'Eifel, e tagliava il traguardo con un sensazionale 13° posto nella classifica generale – arrivo e partenza sulle sue stesse ruote su strade pubbliche inclusi.

911 (997 II) GT3 RS 4.0, 2011: massima disciplina

Nel 2011 debutta la terza versione GT3 RS della 911 modello 997. La produzione è limitata a 600 esemplari: è la prima 911 di serie a montare un motore da 4,0 litri. Presenta una tecnologia da corsa da vero purosangue: l'albero motore deriva direttamente dal sei cilindri dell'auto da corsa 911 GT3 RSR; esso è collegato ai pistoni forgiati tramite bielle in titanio. Il risultato di tutto ciò è una potenza massima di 500 CV a 8.250 giri/min, e una nuova potenza specifica del motore aspirato di 125 CV/litro. Il cofano anteriore, i parafanghi anteriori e i sedili a guscio sono realizzati, di serie, in carbonio ultraleggero. Con un peso di soli 1.360 kg a serbatoio pieno, la 911 GT3 RS 4.0, con un rapporto peso/potenza di 2,27 kg/CV infrange la magica barriera dei tre chilogrammi per CV.

911 (991) GT3 RS, 2015: al di là dei limiti

Con la nuova generazione di modelli 991 segue, nel 2015, la 911 GT3 RS successiva. Essa adotta il motore da 4,0 litri e 500 CV del modello precedente, combinandolo tuttavia, per la prima volta, con il cambio PDK a sette rapporti; presenta inoltre le leve del cambio sul volante e l'ampia carrozzeria della 911 Turbo. Il modello RS stabilisce di nuovo gli standard in termini di struttura leggera e aerodinamica: il cofano motore e quello del vano bagagli sono in fibra di carbonio, il tetto viene realizzato addirittura in magnesio e presenta un incavo di 30 cm di larghezza, il quale caratterizza anche il cofano anteriore. Particolarmente caratteristiche sono anche le aperture di ventilazione dei passaruota – le cosiddette lamelle –, sui parafanghi anteriori. Il telaio, progettato per la massima dinamica e precisione, beneficia del nuovo asse posteriore sterzante e del Porsche Torque Vectoring Plus con differenziale posteriore autobloccante completamente variabile.

L'orologio

Massima precisione anche al polso

Ispirandosi alla mentalità di piloti di successo, Porsche Design lancia il nuovo cronografo 911 GT3 RS. Dal 17 agosto è ordinabile a partire da 9.750 Euro (prezzo di vendita consigliato) nei centri Porsche e online sul sito [www.porsche-design.com](http://www.porsche-design.com) esclusivamente per gli acquirenti della nuova Porsche 911 GT3 RS. I mastri orologiai della manifattura Porsche Design Timepieces di Soletta, in Svizzera, realizzano ogni esemplare con una precisa e complessa lavorazione a mano.

Con le sue molteplici caratteristiche di design sportive e i dettagli tecnici, il cronografo si abbina alla perfezione all'auto sportiva. Ad esempio, i pulsanti del cronografo con le incisioni laser "Start/Stop" e "Next Lap" mettono in risalto la sua origine dal mondo delle corse. La cassa dell'orologio in titanio leggero estremamente resistente è disponibile in nero o naturale. Sabbiata con perle di vetro, è impermeabile in modo dinamico fino a cinque bar. Il vetro zaffiro antigraffio, con proprietà antiriflesso sette volte maggiori su entrambi i lati, garantisce una leggibilità ottimale.

Il quadrante in carbonio a vista offre un contrasto sportivo con le lancette per le ore e i minuti bianche in sostanza luminescente in ceramica Super-LumiNova®. Per le lancette, il cliente può scegliere tra le versioni Performance (bianco), Essence (nero) e GT (giallo). La scritta con il nome del modello in colore bianco "911 GT3 RS" adorna il disco dei secondi a ore 9 in nero opaco. Il design del cordolo rosso e bianco entusiasma in pochi centesimi. Il carattere ad alte prestazioni di questo orologio è sottolineato dalla scritta "BORN IN FLACHT" al centro del disco dei secondi.

Per l'anello intorno al quadrante, il configuratore orologio Porsche Design offre una scelta di nove colori individuali. Il fondo in titanio nel colore della cassa scelto può essere personalizzato con un testo fino a dodici caratteri di lunghezza: ad esempio, il numero di identificazione della vettura. La finestrella in vetro zaffiro permette di vedere il rotore e il meccanismo dell'orologio in filigrana.

Tre scale a scelta sulla lunetta

La scala del pulsometro sulla lunetta in titanio o titanio con rivestimento in carburo di titanio nero mostra il battito cardiaco. A tale scopo, si avverte il polso e si avvia la misurazione sul cronografo. Dopo 30 pulsazioni, la lancetta dei secondi bloccata mostra sulla scala il numero di pulsazioni al minuto. Se lo si desidera, la lunetta è disponibile anche con indicatore di tachimetro o minuteria.

Con funzione Flyback e certificato del cronometro

Il movimento Porsche Design WERK 01.200, certificato COSC, dispone di una funzione Flyback che permette di avviare, arrestare e azzerare in un solo processo. Inoltre, il rotore è stato riprogettato. Il rotore Weissach RS è stato mantenuto nel design dei cerchi fucinati in struttura leggera in magnesio, un componente esclusivo della 911 GT3 RS con pacchetto Weissach. Per i colori è possibile scegliere tra argento brillante, neodimio, nero satinato lucido, argento scuro, blu indaco e pyrored. La calotta del rotore nera, sotto forma di chiusura centrale con logo "RS" in argento brillante, rappresenta il tocco di stile finale.

Il cinturino in vera pelle delle vetture Porsche rispecchia in modo coerente i ricercati elementi degli interni. La pregiata perforazione e il backing in Race-Tex nel colore d'accento selezionato argento GT o rosso indiano, nonché le cuciture decorative in filato Porsche nel colore d'accento, portano al polso tutte le tipiche sensazioni Porsche. Su richiesta, il cronografo può anche essere dotato di cinturini in metallo di alta qualità, realizzati in titanio proprio come la chiusura. Inoltre, sono disponibili cinturini in pelle accuratamente lavorati nei colori originali Porsche del 911 (992) Configurator. Tutti i cinturini[[1]](#footnote-1) sono dotati di un meccanismo di cambio rapido e chiusura pieghevole con pulsanti nel colore della cassa.

1. La fornitura comprende le misure del cinturino M e L [↑](#footnote-ref-1)